KIEROWCA POLSKI

MIESIĘCZNIK AUTOMOBILOWY

Organ Związku Zawodow. Kierowców i Mech. Automob. w Polsce

Warszawa — Łódź — Kraków — Poznań — Lwów — Katowice — Wilno

LUTY MARZEC

1938 r.

II III

Rok II

REDAKCJA I ADMINISTRACJA

Cena egz. 30 gr. WARSZAWA, ul. MARSZAŁKOWSKA 60 31, tel. 9-95-94.

J. Ćwiek.

Kierowca i pasażer

— Płacę i jadę

Tak powiada pasażer, gdy wynajmuje samochód.

— Jadę, bo płacą...

Tak myśli kierowca, który po to ślęczy przy kierownicy, by zarobić na utrzymanie siebie, rodziny i wozu.

Ale pasażer pasażerowi nie równy. ...Oto np. taki, który kierowcę traktuje, jak parobka. Zachowuje się wyzywająco, wymyśla ordynarnie, spiera się o sumę na liczniku, kwestionuje kilometry i wreszcie żąda spisania protokółu.

...Oto taki, co siada do wozu bez pieniędzy i każe się wieźć licho wie dokąd i wogóle nie ma zamiaru płacić.

...Oto pijany „w dym“ gość ładuje się do samochodu i rozkazuje jechać na krańce miasta, za miasto. I potem, przy płaceniu rachunku, awanturę urządza, wzywa policję i, używając wulgarnych słów, traktuje kierowcę, jak podnóżka. On — gość. A ten, kto wiózł — jego sługa, służący. Zapłacili mu — niech sprząta zapaprany wóz. Nie zapłacili — niech się upomina przez sąd, gdzie każde najmniejsze przewinienie kierowcy, uchybienie prawu jazdy i t. p. karane jest surowo.

Wreszcie najniebezpieczniejszy typ gościa — typ zbrodniarza, który łaszczy się na zarobek kierowcy i jego wóz, albo potrzebuje samochodu dla dokonania zbrodni i, dla zatarcia jej śladów, świadków i rekwizytów, niszczy kierowcę, jak zawadzającą rzecz.

Znamy takich wypadków wiele, kiedy kierowca padał ofiarą swego obowiązku — znieważony, okradziony, pobity, lub zamordowany.

W roku 1926 w Warszawie, pasażer taksówki, oficer, wszczęwszy spór z kierowcą położył go trupem kulą rewolwerową w lokalu komisariatu, w obecności policji.

W miasteczku Nowojelnia, wojowniczy pasażer, komornik z zawodu, zastrzelił kierowcę ś. p. Aleksandra Zdanowicza.

Pod Ząbkami (woj. Warszawskie), pasażer obrabował kierowcę z pieniędzy i strzelił doń kilkakrotnie z rewolweru. A niedawno dokonana w Młocinach zbrodnia, której ofiarą padł kierowca ś. p. Szlendak, zamordowany przez Skwierawskiego, przezwanego „upiorem Warszawy“ — stanowi makabryczną ilustrację przygód, na jakie narażony jest kierowca publicznego samochodu.

Ciężki i niebezpieczny jest zawód kierowcy. Grozi mu niebezpieczeństwo utraty zdrowia i życia nie tylko z racji prowadzenia maszyny, z powodu nieszczęśliwego wypadku, w katastrofie — ale i od ludzi, od pasażerów, śród których trafiają się oszuści, złodzieje i mordercy.

To też kierowca musi być dobrym psychologiem, obserwatorem, który zna się na ludziach nie gorzej, niż na częściach składowych maszyny, jaką prowadzi.

Wprawdzie człowiek jest maszyną bardziej skomplikowaną, niż samochód. Poznać się na niej, na tej maszynie, nie jest rzeczą łatwą. A pozory często mylą.

W każdymbądź razie byłoby rzeczą wskazaną, aby w szkołach samochodowych, kandydaci na kierowców, obok wiadomości z dziedziny mechaniki i wozoznawstwa, otrzymywali coś w rodzaju przysposobienia z dziedziny psychologii i kryminologii zarazem.

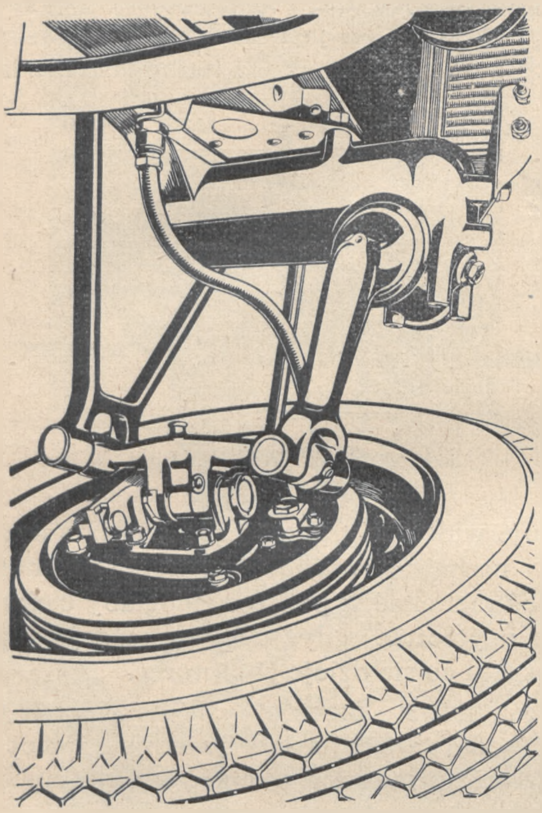
Inż. E. PORĘBSKI

Obserwacje i wrażenia z wystawy samochodowej w Berlinie

Każdy automobilista amator, czy kierowca zawodowiec eksploatujący swój trud i swój wóz dla celów praktycznych znalazłby na wystawie samochodowej w Berlinie wiele pouczających i ciekawych rzeczy.

Wystawy niemieckie różnią się bowiem zasadniczo od typowych Salonów Samochodowych w Londynie i Paryżu. Tam główny nacisk położono na przypodobanie się warstwom zamożnym, pokazuje się wozy od strony obicia i wygody, tu przede wszystkim od strony ekonomii. A więc więcej miejsca się

poświęca wozom ciężarowym autobusom i wozom utylitarnym. Daje się cały dorobek naukowy, propagandowy i popularyzujący samochód, w taki sposób, by widz mógł jak najwięcej skorzystać.

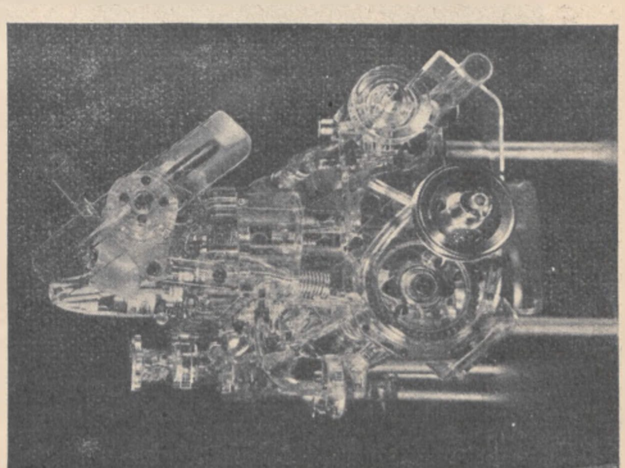


Łamana przednia oś w niemieckim Fiacie 508.

Mnóstwo zatem modeli silników w ruchu, w przekrojach, nawet po raz pierwszy pojawiły się silniki z masy przezroczystej by pokazać ile i jakich znajduje się w nich śrub. Bardzo pouczające są też stoiska hut wystawiających swe wyroby ze stali, aluminium i stopów aluminowych. Kierowca, mechanik, warsztatowiec może w krótkim przeglądzie więcej się nauczyć niż w czasie kursu zawodowego. Tak to wszystko zostało podane, zilustrowane, przekonywująco udowodnione. Na pewno niemiecki mechanik ani warsztatowiec nie poważy się użyć zwyczajnej stali tam, gdzie powinien być chromonikiel, lub stop wanadowy. Ogromna ilość przyrządów pomiarowych i narzędzi obróbczych, którymi wykańcza się lub naprawia gniazda zaworowe, ścianki cylindrów, usuwa owalizację z wałów korbowych, więcej znaczy, niż ciskanie gromów w naszych drobnych warsztatach na niedokładność wykonywanej roboty. Tam rozumieją, że pasowanie z dokładnością do jednej setnej milimetra, a w wielu wypadkach do kilku tysięcznych, to warunek trwałości zespołów. U nas jeszcze się wyśmiewają warsztatowcy z takiego automobilisty, który, każe sobie przeszlifowywać cylindry, gdy tolerancja jest już większa ponad 5 setnych milimetra. To też wozy chodzą tam dłużej, mniej zużywają oleju i paliwa, rozwijają większą szybkość i o wiele lepiej opłacają się w eksploatacji.

Wystawa mieści się w 9-ciu olbrzymich halach i na wielkim dziedzińcu. Chcąc ją obejrzyć starannie trzeba poświęcić na ten cel co najmniej dwa dni czasu, nawet w tym wypadku, jeśli się zna dobrze rozkład poszczególnych stoisk. Utarł się bowiem zwyczaj, że co roku niemal na tych samych miejcach, spotyka się te same firmy. To ogromnie ułatwia przegląd wszelkich nowości.

Pierwsza hala, t. zw. honorowa mieściła w sobie słynne już dziś wozy wyścigowe Auto Union i Daimler — Benz, jak również liczne typy wyścigowych motocykli. Na środku sali w wgłębieniu znajdowała się mapa niemieckich autostrad wykonana z rurek neonowych w kilku kolorach, zaświecających się po kolei ,a więc drogi już gotowe (2000 km) drogi znajdujące się w danej chwili w budowie i drogi w projekcie. Od roku bieżącego



Silnik z masy przezroczystej.

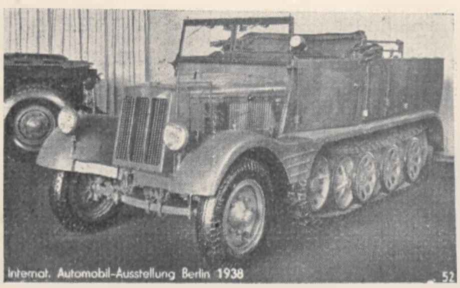
co rok ma powstawać nowych 1000 km autostrad aż do wyczerpania programu, obejmującego łącznie 10.000 km.

W dalszym ciągu tej hali pomieszczono wozy osobowe. Przyzwyczajonemu w Polsce do cen samochodów tutejsze ceny nawet przy uwzględnieniu podwójnej wartości marki

niem. w stosunku do złotego wszystkie wydają się znacznie tańsze. Dla tych z pośród naszych czytelników, którzy już posiadają niektóre wozy niemieckie w ruchu podajemy dane cyfrowe, wraz z cenami niemieckimi.

Typ wozu osobowego	Cena M. n	Moc K. M.	Szybkość Maksymalna	Zużycie paliwa na 100 km
Opel P. 4.	1450	23	85	7,5—8,5
Opel Kadet	1795	23	98	7,5—8,5
D.K.W Klasa państw.	1795	18	80—85	6,5
D.K.W. Kl. mistrz.	2350	20	85—90	7
Ford Eifel	2500	34	100	8,5
Opel Olimpia	2675	37	112	9,5—10,5
Adler Triumf-Junior	2700	25	90	11—12
Hansa 1100	2950	28	90	9
Hanomag Kurier	2975	23	82	9
D.K.W. kl. spec.	3100	32	95—100	10
Opel Super 6	3350	55	119	13—1[illegible]
Mercedes Benz 170 V.	3750	38	110	9,5—11,5
Wanderer W. 24	3875	42	108	10—11

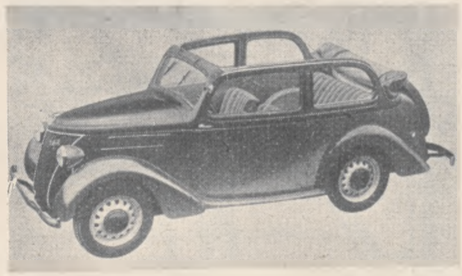
Wykazu dalszych i większych samochodów nie podajemy, gdyż w naszych warunkach są one rzadkością ze względu na trudności celne.



Wojskowy czołg.

W dziedzinie samochodów osobowych nie zaznaczył się w tym roku jakiś rewelacyjny postęp. Widać natomiast konsekwentne ulepszanie i udoskonalanie drobiazgów, by zwiększyć trwałość wozów, a wobec niemieckich autostrad by uchronić silniki od zatarcia, wskutek nadmiernej szybkości. Jest to bardzo ważne i u nas jeszcze nie znane zjawisko. Kierowca, jadąc godzinami po dobrej drodze nie zwiększając nawet nacisku na pedał, zapomina, że wóz z każdą minutą nabiera coraz większej szybkości, aż dochodzi i przekracza nawet dozwoloną granicę, wskutek czego może nastąpić zatarcie tłoków. Dość powiedzieć, że piszący te słowa, na naszym Fiacie 508 przy zmniejszonym rozpylaczu (105) osiągał bez trudu, a raczej wbrew oczekiwaniom, szybkość 100 km na godzinę.

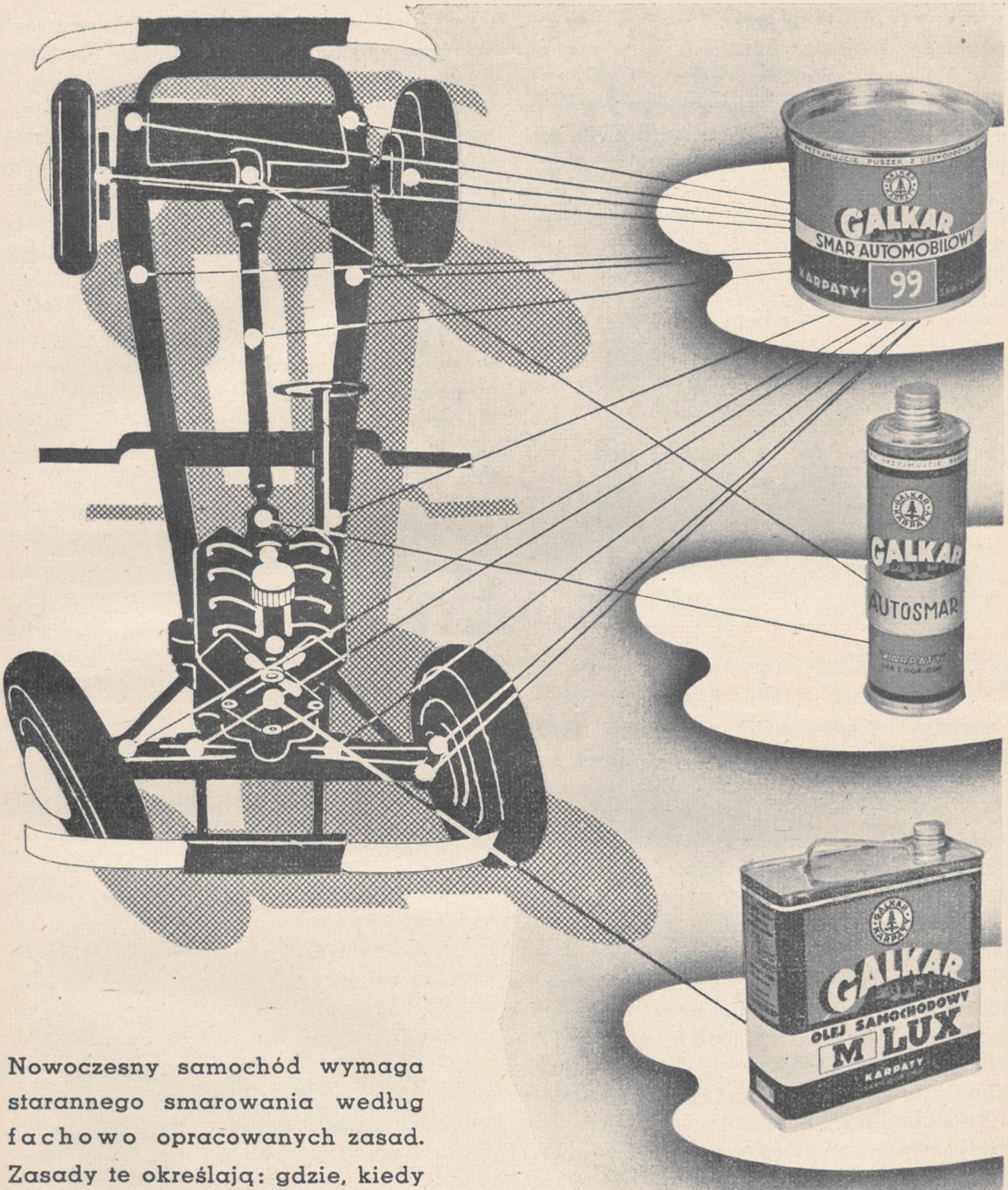
Nowością tegoroczną w dziedzinie samochodów osobowych było zastosowanie przezroczystego nadwozia w samochodzie Opel — Kadet. Wygląda to bardzo oryginalnie, lecz ma wartość jedynie, gdy chodzi o górną część, gdyż widzialność jest znakomita we wszystkich kierunkach. Nikogo natomiast nie interesuje widok nóg przez przezroczyste drzwiczki nadwozia. Nawet przezroczysta maska jakoś razi choć w praktyce mogłaby być bardzo użyteczną, gdyż daje w każdej chwili przegląd co sie dzieje w motorze.



Ostatni model Forda Eifel.

Jeśli mowa o przezroczystej masie zastępującej coraz więcej szkło, świetnie dającej się odlewać, formować i wyginać w dowolny sposób, warto wspomnieć o wystawionych dwu silnikach przez fabrykę śrub, której zależało na tym by pokazać jak wiele i jakich śrub mieści się w silniku. Modele wypadły znakomicie i ściągały nieprzebrane tłumy publiczności.

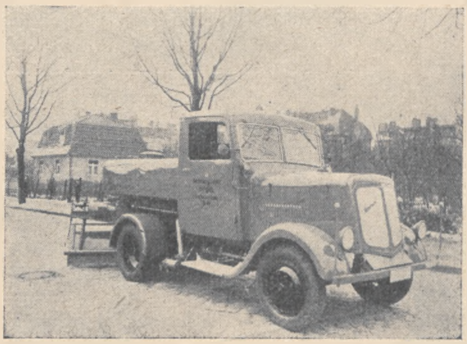
W wozach osobowych ustabilizował się, jak się wydaje na jakiś czas, typ karoserii opływowej Niektóre rozwiązania, choć zapewne racjonalne pod względem aerodynamicznym są jednak rażące swym wyglądem. Wahliwe przednie osie zdobywają sobie coraz więcej zwolenników .Natomiast widzi się mniejsze tendencje do napędu na koła przednie. Co prawda, te wszystkie ulepszenia konstrukcyjne, podrażają samochody, a fabryki niemieckie muszą pamiętać o rentowności i taniości wozów popularnych, gdyż już w niedalekiej przyszłości staną wobec ważnego i silnego konkurenta. Na obecnej wystawie jeszcze nam nie pokazano najtańszego wozu skonstruowanego i wybudowanego w kilku egzemplarzach przez Dr. Porscha, o którym w swej mowie wspomniał Kanclerz Hitler. Jego to kon-



Nowoczesny samochód wymaga starannego smarowania według fachowo opracowanych zasad. Zasady te określają: gdzie, kiedy i czym należy smarować, by osiągnąć maksimum ekonomii pracy i konserwacji części trących.

Smary GALKAR i oleje samochodowe GALKAR-LUX odpowiadają przepisom czołowych wytwórni motorów i dzięki swym zaletom zaspokajają wymagania kierowców

strukcja stanie się niebawem artykułem masowym wytwarzanym przez państwowe zakłady samochodowe, obliczone na olbrzymią skalę. Na razie pokazano model fabryki, której budowę państwo niemieckie rozpoczyna w tym roku. Olbrzymie te zakłady będą posiadały, jak u Forda własny dworzec kolejowy i własny port, tor próbny, budynki administracyjne, place sportowe, hotel dla przyjezdnych, szpitale, pływalnie, itd. Próby z nowym wozem, który będzie nosił nazwę samochodu ludowego już zakończono.



Polewaczka miejska z napędem elektrycznym.

Ogromny nacisk położono na wozy użyteczne, autobusy i wozy ciężarowe. Wobec doskonałych dróg w Niemczech, każdy wóz ciężarowy ma swą własną przyczepkę, a nieraz nawet dwie. Całość stanowi więc istny pociąg o olbrzymiej ładowności. Nawet dla samochodów osobowych małych rozmiarów, istnieją przyczepki odpowiednio dobrane dla transportu czy to bagażu, czy też, jak się na drogach niemieckich często widzi do przewożenia węgla, budulcu, wiktuałów odwożonych na sprzedaż itd. Dla wycieczek weekendowych są specjalne lekkie wozy przyczepne z całym urządzeniem do spania, jedzenia, nierzadko z chłodnią i kuchenką. Autobusy zadziwiają swym wewnętrznym wyglądem i wykończeniem, rozmiarami i wygodą dla pasażerów.

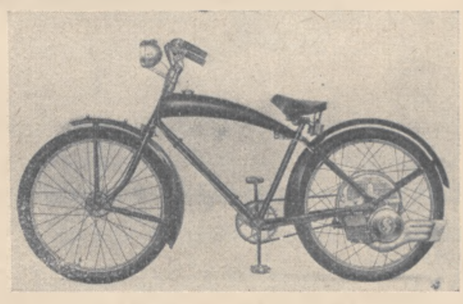
Pokazano nam także całe pociągi dostosowane dla użyteczności publicznej. Na dziedzińcu stał zespół 6-ciu autobusów ustawionych w taki sposób, że razem okryte namiotem stanowiły wielką salę kinematograficzną z własną aparaturą, ekranem i agregatem do wytwarzania prądu. A więc duże wędrowne kino.

W innym miejscu w hali 7-ej stały dwa potężne i długie, jak wagony, autobusy z przyczepką, mieszczący w sobie wędrowny teatr. Aktorzy mieli tam mieszkanie dekoracje i urządzenie do wytwarzania światła elektrycznego. Jednym słowem, samochody znalazły przeróżnego rodzaju zastosowanie praktyczne, czy to dla zbiorowych wycieczek czy też dla podróży w określonym celu.

Po raz pierwszy pokazano publicznie wozy wojskowe, ciągówki, reflektory, tanki i tankietki. Wprawdzie sceptycy twierdzą, że najnowszych modeli nie pokazano publicznie, lecz i to co widzieliśmy, godne jest podziwu, a nawet naśladowania. Potężny wóz, widoczny na załączonej ilustracji, z silnikiem o mocy 216 koni, może przekraczać rowy 3 metrowej szerokości, dźwigając pokaźny ładunek wielu ton.

W dzidzinie motocykli największą popularnością cieszyła się „saksonetka“, t. j. silnik wmontowany do tylnego koła rowerowego. Jest to dla młodzieży pierwszy etap motoryzacji: kto posiada rower i nauczy się dobrze już jeździć, może sobie kupić tylne koło z silnikiem Fichtel i Sachsa i rower zamienić na motocykl.

Olbrzymi rozwój automobilizmu zmusza Niemców do szukania zastępczych materiałów napędowych. W roku bieżącym wyprodukowano 10 tys. ton sztucznej benzyny, niezależnie od tego powiększono swe zapasy naturalnej benzyny przez nowe wiercenia. Lecz nie tylko tą drogą osiąga się rezultaty. Coraz wyraźniej propaguje się napęd elektryczny, samochody gazogeneratorowe, samochody ze zbiornikami na gaz świetlny i w końcu samochody na ciężki olej. Mercedes wypuścił pierwsze modele samochodów osobowych z silnikami Diesla. Miasto Berlin posiada coraz więcej autobusów, które na stacji końcowej uzupełniają zapas paliwa z rurociągów gazowych.



Saksonetka.

Wozy użyteczności miejskiej i lekkie ciężarowe ładuje się w nocy prądem, a w dzień eksploatuje się nagromadzony prąd w akumulatorach. Prąd elektryczny sprzedaje się po 5 pfenigów za Kilowatgodzinę. Do generatorów używa się głównie torfu, jako najtańszego i najdogodniejszego. W ten sposób oszczędza się paliwa płynnego, a nadto ci, którzy eksploatują samochody ciężarowe zarobkowe mają duże oszczędności. Dość powiedzieć, że koszt generatora dla 2 tonowego samochodu ciężarowego wynosi zaledwie 500 M a roczna oszczędność na paliwie wynosi 1500 Mn.

Zeszłoroczna wystawa, która była otwarta pod hasłem nowych zdobyczy, a więc zastępczych materiałów, sztucznej benzyny, sztucznej gumy i nowego giętkiego szkła, tego roku pokazała w jak wielkich rozmiarach te nowe odkrycia zostały zostosowane. Pierwsze pięciolecie motoryzacji upartej i konsekwentnej doprowadziły do przyrostu stanu posiadania w następujący sposób:

Stan posiadania samochodów	*1932*	*1937*
Osobowych	561.042	1.108.433
Ciężarowych	152.420	320.016
Motocykli	819.178	1.327.189
Zatrudnionych robotników:	34.392	120.000
Eksport samochodów	14.512	100.214

Jeśli do tego dodamy, że ilość wybudowanych dróg specjalnych dla komunikacji samochodowej wynosi przeszło 2000 km, że połowę zapotrzebowania w gumach pokrywa się własnym produktem z wapna i węgla, a sztuczną benzynę, wytwarza się z węgla, można wróżyć dalszemu rozwojowi pełne powodzenie.

Historia roweru

W r. 1790 paryżanin Livrac skonstruował przyrząd, wyglądem swym przypominający obecny rower.

Były to dwa koła niezbyt wysokie, połączone poprzecznym drągiem, pośrodku którego umieszczono siodło, a nad przednim kołem nieruchome oparcie dla rąk.

W przyszłości drąg, łączący oba koła zamieniono na wyrabiane z drzewa figury zwierząt.

Przyrząd ten nosił nazwę velocifere.

Posuwanie się na tym nieskomplikowanym aparacie odbywało się w ten sposób, że jeździec odpychał się nogami od ziemi, ciężarem swoim opierając się na siodle.

Naturalnie brać zakręty lub wykonywać jakiekolwiek ewolucje było niezmiernie trudno i wehikuł ten oczekiwał koniecznych modyfikacji i ulepszeń.

Mniej więcej w tym czasie, znany konstruktor aeronauta Blanchare zbudował wózek, na tylnej osi którego umieścił korby i pedały. Z tyłu wozu ustawiono budkę, w której ukryty był człowiek, poruszający pedałami i uruchamiający cały aparat, w którym jechał i kierował wynalazca.

Naturalnie, że ciężar wozu, zbyt mała szybkość i bardzo męcząca praca, zamkniętego w budce, pierwszego zawodowca kolarskiego, nie zachęcała do naśladownictwa.

Wynalazek ten, jak się okazało, nie został jednak bez wpływu na dalsze prace w kierunku daleko idących ulepszeń.

W 1817 roku Niemiec baron Dres von Somerhoff zastosował do velocifere'u kierownik. Wynalazek ten z maszyny nieruchliwej uczynił aparat ruchomy, mający w tym czasie duże zastosowanie. Aparat ten od nazwiska swego wynalazcy otrzymał nazwę drezyny.

Największą jednak, choć mimowolną zasługą Dres'a jest to, że przekonał ludzi, iż utrzymanie równowagi i jazda na dwóch kołach, ustawionych w linii jedno za drugim jest dla wszystkich dostępne.

Dzięki temu skierował on umysł ludzki na tory skonstruowania takiego aparatu, który-

by poruszał drezynę automatycznie, bez odpychania się nogami od ziemi.

I rzeczywiście, idea taka zakiełkowała w umyśle genialnego Francuza, Ernesta Michaux, kowala, syna fabrykanta powozów, zajmującego się także reperacją dość popularnych w tym czasie drezyn.

Ernest Michaux był tym, który wpadł na pomysł dorobienia do osi przedniego koła drezyny korb i pedałów, i dzięki czemu, posuwanie się naprzód, wyłącznie pracą na maszynie — zostało rozwiązane.

Równocześnie z Michaux'em w tym samym kierunku pracował także Francuz Piotr Lallement, praca jego również miała wynik dodatni, jednak z wystawieniem gotowego modelu spóźnił się o dni kilkanaście.

Z drugiej strony do wynalazku tego, mają pretensję i Anglicy, którzy twierdzą, że twórcą nowego typu drezyny, jest ich rodak Jolm Baynth.

W 1843 roku na wystawie w Londynie demonstrowano model maszyny, najbardziej zbliżony do obecnego roweru. Model ten wykonany był przez Szkota Dalesll'a. Maszyna ta poruszała się przy pomocy korb, połączonych z tylnym swoim kołem. Piękna myśl musiała długo jeszcze czekać na przygotowanie trybów i łańcucha.

Tymczasem dla zwiększenia szybkości zaczęto powiekszać obwód przedniego roboczego koła, a angielska firma „Coventry Machininsts &" wypuściła swój model pod nazwą „Gentlemans Bicycle", który uważany był za ostatnie słowo techniki i elegancji.

Dążność do osiągania dużej szybkości skłoniła fabrykantów do ciągłego powiększania średnicy przedniego koła, wskutek czego punkt ciężkości coraz więcej zbliżał się ku wierzcholkowi koła, nad jego centrem i maszyna stała się wywrotna, i co za tym idzie niebezpieczna.

Zaczęto myśleć o nowej formie roweru, a po wynalezieniu łańcuchów i trybów, zatryumfował model Dalsell'a.

Nowy typ roweru wyrabiać zaczęto przede wszystkim w Anglii (gdzie otrzymał nazwę „Safery", co znaczy bezpieczny), a później we Francji i Niemczech.

Charakterystyczną jest rzeczą, że z chwilą, gdy zaczęto wykonywać rowery o kołach jednakowej wielkości, to jest rowery niskie, od sportu kolarskiego, do którego poprzednio ogromnie garnęła się arystokracja, odwrócono się zupełnie. Rower, z wysokości którego nie można już było patrzeć na szeroki ogół z góry — przestał ich bawić i pociągać.

Dalszy masowy rozwój kolarstwa nastąpił po wynalezieniu przez Dunlopa — gum dętych. Od tej chwili rozwój przemysłu rowerowego poszedł z niezmierną szybkością, a wynalazczość i postęp dały nam teraźniejsze lekkie i ładne rowery, na których przejechanie 20 klm. na godz. należy do rzeczy nadzwyczajnie łatwych i dla każdego dostępnych.

K.P.

Kierowcy — jubilaci

Są tacy „szczęściarze" wśród kierowców samochodowych, którzy przetrwali wszystkie systemy wozów, przejechali tysiące kilometrów i zwycięsko przetrwali próbę czasu, próbę pracy, próbę nerwów — i obchodzą obecnie jubileusze w swoim zawodzie.

Są tacy, którzy w służbie samochodowej przetrwali ponad 20 — ba! — ponad 30 lat — i pracują nadal w pełni sil, doświadczeni i zahartowani pogromcy czasu i przestrzeni.

Niejeden z nich zaczynał swoją karierę szoferską na wozie, który dziś, jako typ, przypomina muzealne pudło. Były to czasy, kiedy samochód uchodził za rzecz straszną, niebezpieczną, niemal za „wóz Antychrysta", na którego widok uciekały nie tylko małe dzieci, ale i dorośli ludzie. No bo jakże! — wóz bez konia, bez dyszla, ryczy, warczy i pędzi, jak opętany.

Dziś już zmieniło się wiele. Nawet konie i gęsi oswoiły się z samochodem, który zastępuje konia. Dla ilustracji tego zdania wystarczy wskazać na „ostatnią defiladę" pułków kawalerii belgijskiej, które zostały zmotoryzowane całkowicie.

Motoryzujemy się wszyscy. Coraz więcej mamy samochodów — i przyjdzie czas, kiedy koń na ulicach miast będzie rzadkością taksamo, jak był nią ongiś samochód. Tylko



Zablocki Stanisław
pracuje w firmie „Wargum"
Jest kierowcą 32 lata



Zablocki Aleksander
pracuje u Hr. Ordyn. M. Zamojskiego
Jest kierowcą 28 lat



Kozłowski Stanisław
pracuje w Dyrekcji Kolejek dojazdowych.
Jest kierowcą 29 lat



Jabłoński Leon
pracuje w Minist. Przemysłu i Handlu.
Jest kierowcą 29 lat



Moskaleńko Grzegorz
pracuje w Zarządzie Tomaszowskiej fabryki Sztucznego Jedwabiu.
Jest kierowcą 28 lat



Burcicki Henryk
pracuje w kolumnie samoch. Zamku Królewsk.
Jest kierowcą 27 lat



Redlicki Antoni
pracuje u profesora Politechniki p. Bryły.
Jest kierowcą 27 lat



Bogdański Henryk
pracuje na autobusach P.K.P.
Jest kierowcą 27 lat



Marciniak Feliks
pracuje w Pogotowiu Ratunkowym
Jest kierowcą 27 lat



Szablowski Eugeniusz
pracuje w Minist. Wyznań Relig. i Ośw. Publ.
Jest kierowcą 26 lat



Krat Jakób
pracuje w Państw. Monopolu Spirytusowym.
Jest kierowcą 26 lat



Flisiak Władysław
pracuje w F-mie B-cia Henneberg.
Jest kierowcą 25 lat

Burcicki Edmund
pracuje w Najw. Tryb. Administracyjnym.
Jest kierowcą 22 lata





Kies Stanisław
pracuje w Minist. Sprawiedliwości.
Jest kierowcą 22 lata

patrzeć, jak przyjmie się nowoczesne życzenie: „życzę własnego samochodu!".

Doświadczeni, zasłużeni w swej zawodowej pracy — kierowcy - jubilaci — stanowią już dziś i stanowić będą „tę starą gwardię", której dziś życzymy stuletniego jubileuszu jazdy.

Niedawno jeden ze związków klasowych w Warszawie obchodził 20-lecie istnienia swego warszawskiego oddziału.

Na uroczystości tej uczczono zasługi kierowców, którzy w zawodzie swym pracują ponad 20 lat.

A nasz Związek posiada w gronie swych członków niejednego jubilata, który pobił rekord 20, 25 i 30 lat jazdy.

Poniżej ich podobizny i nazwiska.

Z braku miejsca podajemy w tym numerze tylko część nazwisk i podobizn jubilatów. W kolejnych numerach naszego pisma podamy dalszy ciąg listy zasłużonych kierowców, którzy rzetelnie zapracowali na tytuł jubilatów i którym „stu lat" życzyć możemy.

Celem urządzenia odpowiedniej uroczystości dla kierowców, którzy jeżdżą ponad lat 20, przy sekretariacie naszego związku powstała komisja organizacyjna dla zorganizowania zebrania towarzyskiego jubilatów. Informacji udziela się codziennie od 12—3 w sekretariacie Związku i Redakcji „Kierowcy Polskiego", Marszałkowska 60/31, telefon 9.95-94.

Kolegów z prowincji prosimy o nadsyłanie swoich fotografii i dowodów ukończenia 20 lat jazdy.

Małe i duże taksówki

Ostatnimi czasy w różnych miastach kraju, a szczególnie w Warszawie, pojawiła się znaczna liczba małych t. zw. dwuosobowych taksówek. W samej tylko stolicy kursuje ich już ponad 700 i liczba ta z dniem każdym rośnie.

Pojawili się przedsiębiorcy, posiadający koncesje na kilka i kilkanaście wozów dwuosobowego typu, który stał się modny.

Modne wozy początkowo cieszyły się znacznym powodzeniem i przynosiły właścicielom niezłe stosunkowo zyski. Ale w miarę tego, jak przybywało ich coraz więcej, zarobki przedsiębiorców i zarazem kierowców poczęły szybko spadać tak dalece, że słychać obecnie narzekania i już daje się zauważyć spadek zapotrzebowania na mikrusy.

Taki mały wóz ma swoje zalety, ale jednocześnie i wady. Do zalet należy przede wszystkim to, że niewiele zajmuje miejsca i stąd łatwiejszy jest do garażowania niż wóz duży. Tosamo dotyczy miejsca, zajmowanego na postoju ulicznym, w zajeździe, w garażu. w bramie domu. Poza tym jest obrotniejszy, zwinniejszy.

Do wad tego wózka należy w pierwszym rzędzie jego mikroskopijność. Ażeby się dostać do takiego pudełka — pasażer musi poprostu stanąć na czworakach i następnie zgiąć się w pałąk, by wcisnąć się na siedzenie. Osoby korpulentniejsze, wysokiego

wzrostu, narażone są na przymusową gimnastykę bez której ani wtłoczyć się do pudełka, ani usiedzieć w nim swobodnie nie można. Nóg nie ma gdzie podziać, a przy wstrząsach na nierównej jezdni, trzeba walić głową o sufit budy i dusić się z braku powietrza.

Jeśli chodzi o pasażera z bagażem — to dla takiego nowomodny wózek nie nadaje się zupełnie. Musi tedy szukać wozu większego, t. zw. „familijnego", w którym można ulokować więcej, niż jedną osobę oraz bagaż.

I dlatego byłoby rzeczą niepożądaną, gdyby małe wózki wyrugowały większe wygodniejsze wozy i gdyby na postojach ulicznych nie można było znaleźć nic innego, tylko te małe pudełka.

Zarząd m. st. Warszawy w dbałości swej o estetyczny wygląd stolicy, a m. in. o prezentację taboru ulicznego, postanowił zlikwidować taksówki starego typu i, jak wiadomo, wyznaczył koncesjonariuszom dorożek samochodowych termin na prawo korzystania z koncesji.

Termin ten ustalono na dzień 1 kwietnia r. b., ale naskutek interwencji związku właścicieli dorożek samochodowych, minister komunikacji, Ulrych, przedłużył koncesje na całe dwa lata. W sprawie tej został wydany specjalny okólnik, który rozesłano do wszystkich urzędów wojewódzkich. Poza tym ustalono, że o wycofaniu starych wozów nie będzie decydować rok pochodzenia samochodu, lecz jego stan techniczny. Przeglądu technicznego dokonywać będzie komisja w obecności przedstawiciela związku zawodowego.

Stare wozy zlikwidują się powoli same. Za-

nim zejdą do rupieciarni — mogą jeszcze spełnić swoją pożyteczną rolę transportową.

Jak się dowiadujemy, wystąpiono do Min. Komunikacji, w sprawie uruchomienia dorożek towarowych, które byłyby przerobione z kursujących obecnie taksówek. Uruchomienie przewozu tego typu nie tylko pozwalałoby na utrzymanie warsztatów pracy samym taksówkarzom, ale również przyczyniłoby się do szybszej renowacji całego taboru taksówkowego.

Na podstawie relacyj kierowców stwierdzić możemy, że zapotrzebowanie na wozy większe jest coraz mocniejsze. Wypuszczone w grudniu taksówki typu Chevrolet, przyjęte zostały z westchnieniem ulgi przez publiczność warszawską. Jak to zwykle bywa moda ustąpić musi miejsca wygodzie, małe taksówki bowiem istnieć mogą tylko jako uzupełnienie dużych, nigdy zaś jako podstawowy środek transportu stolicy.

L. P.

Kronika

SZOSA NIE JEST MIEJSCEM DLA WYRZUCANIA ŚMIECI.

Na naszych drogach publicznych nie ma porządku, toteż o wypadek nie trudno, chociaż ruch motoryzacyjny w kraju jest niewielki.

Przejażdżka samochodem na drodze publicznej niejednego automobilistę przyprawia o prawdziwy niepokój. Nigdy nie wiadomo z której strony wyjedzie furmanka lub cyklista, nigdy nie wiadomo czy drogi nie przetnie stado krów albo czy też nie jedzie fura na której pogrążony w błogim śnie spoczywa woźnica.

Jednak nie są to tylko te przeszkody, które tamują ruch automobilowy. W granicach wielkiej Warszawy inne jeszcze „kłody" rzucane są pod koła naszym automobilistom. Wystarczy wysunąć się na szosę w kierunku Sochaczewa, gdzie można natknąć się na zwały śmieci, wysypane na środku jezdni.

Skądże na drodze publicznej biorą się one. Okazuje się, iż to specjaliści od wywożenia śmieci, odpadków z niektórych kamienic, gdzie nie ma kanalizacji znaleźli sobie miej-

sce na szosie do pozbywania się swych bagaży. Ludzie ci zamiast wywozić śmiecie, gdzieś do odległych dołów, bądź też w oznaczone miejsca, wypróżniają swe fury na środku publicznej drogi, nie bacząc na to, że niejedno auto może spotkać katastrofa, a o wypadek z pasażerami nie trudno.

Władze administracyjne powinny zwrócić uwagę tym nieuczciwym ludziom, że nie za to biorą oni pieniądze, aby wywozić śmiecie na szosę, i narażać przejezdnych na niebezpieczeństwo.

6 MIESIĘCY WIĘZIENIA ZA ZATARASOWANE DROGI.

Przed Sądem Okręgowym w Rzeszowie, jako sądem apelacyjnym, toczyła się rozprawa przeciwko Józefowi Pastule i Michałowi Miazdze, skazanym przez sąd grodzki w Kolbuszowej na kary więzienia po 4 miesiące za podłożenie belki na drodze pod jadący samochód.

Sąd apelacyjny podwyższył skazanym karę z 4 na 6 miesięcy więzienia.

LIGA DROGOWA POSIADA JUŻ 700 GMINNYCH DELEGATÓW.

O zrozumieniu akcji propagandowej Ligi Drogowej świadczyć może liczba gmin, które wyznaczyły w roku 1937 swych delegatów Ligi Drogowej. Na pierwszym miejscu znajduje się woj. kieleckie (104 delegatów), następnie idą województwa centralne i południowe. Ogólna ilość delegatów gminnych wynosiła w dniu 1-go stycznia b. r. około 700.

W WARSZAWIE PRZYBYWAJĄ TYLKO MAŁE TAKSÓWKI.

Małych, 2-osobowych taksówek było w Warszawie zarejestrowanych na dzień 1 grudnia ub. r. — 640 sztuk. Przed miesiącem, to znaczy na 1 listopada ub. r. ilość takich małych taksówek wynosiła 508, a więc o 132 wozy mniej.

Jednocześnie ogólna ilość wszystkich taksówek w całej Warszawie wzrosła z 1.890 na 1 listopada do 2.004 na 1 grudnia ub. r. a więc tylko o 114 sztuk, chociaż nowych taksówek zarejestrowano więcej, równocześnie jednak odpada znaczna ilość wozów wycofanych.

Z porównania tych dwóch danych wynika, iż w chwili obecnej przybywają w Warszawie prawie wyłącznie same tylko małe, 2-osobowe taksówki. Jest to już nawet połączone z pewną niedogodnością, często bowiem zdarza się, iż dla większej grupy osób trudno znaleźć w bardziej ożywionych dzielnicach— wolną dużą taksówkę.

JAK NALEŻY JEŹDZIĆ NA POLSKICH DROGACH ABY OSZCZĘDZAĆ PALIWO

Każdorazowe uruchomienie wozu zużywa tyle benzyny, ile potrzeba jej na przejechanie pół kilometra średnią szybkością. Prowadząc wóz, należy uważać na znaki przydrożne i ostrzegawcze, oraz na sygnały kierowców, jadących przed nami, celem uniknięcia zatrzymywania wozu.

Jeśli prowadzicie wóz z wysuniętym zasysaczem — zużywacie potrójną ilość benzyny.

Za każdym razem, gdy gwałtownie dajecie pełny gaz — marnuje się około 60% zużytej benzyny. Dodawajcie przeto gazu stopniowo, oszczędzacie przez to motor i benzynę.

Przy jeździe drugim biegiem na pełnym gazie marnuje się ponad 70% zużywanej benzyny. Nie przekraczajcie przeto przy drugim biegu szybkości 40 klm. na godzinę.

Jazda pod górę zwiększa zużycie benzyny o 50%. Nie dodawajcie gazu jadąc pod górę — jechać należy z jednostajną szybkością.

Jazda pod wiatr daje te same efekty, co jazda pod górę — stosujcie te same zasady.

Szybka jazda zużywa dużo benzyny. Prowadźcie wóz z szybkością, nieprzekraczającą 60 klm. na godzinę, a da wam to 35% oszczędności na zużyciu benzyny w porównaniu do jazdy z szybkością 100 klm. na godz.

W LISTOPADZIE UB. ROKU KONSUMCJA BENZYNY BYŁA WIĘKSZA O 21% OD KONSUMCJI W LISTOPADZIE ROKU 1936.

W ciągu listopada rafinerie polskie wyprodukowały ogółem 7303 tony benzyny. Na zapotrzebowanie rynku krajowego wysłano w tym miesiącu łącznie 6841 ton, a więc o 374 tony mniej, aniżeli w październiku. Mimo to zeszłoroczne ekspedycje listopadowe były większe o 21 proc. od ekspedycji dokonanych w ciągu listopada r. 1936-go.

Ta zwyżka konsumcji w okresie posezonowym pozostaje niewątpliwie w ścisłym związku ze zwiększeniem taboru pojazdów mechanicznych.

W CIĄGU 11-TU MIESIĘCY 1937-GO ROKU KONSUMCJA BENZYNY WZROSŁA O 25 PROC.

Według danych ogłoszonych w „Przemyśle Naftowym" (w Nr. 1—1938) w ciągu 11-u miesięcy 1937-go roku rynek krajowy skonsumował ogółem 74122 tony benzyny. W porównaniu do roku 1936-go konsumcja benzyny wzrosła o 15003 tony czyli o 25,3 proc., jest to wzrost bardzo poważny.

W chwili obecnej konsumcja benzyny na terenie Polski osiągnęła nieomal poziom z roku 1931-go, kiedy to w ciągu 11 miesięcy rynek krajowy wchłonął 76715 ton benzyny.

W LISTOPADZIE 1937-GO ROKU WYTWORZONO 342 CYSTERNY GAZOLINY.

„Przemysl Naftowy" podaje:

W listopadzie 1937 roku przerobiono na gazolinę 22296662 metrów sześciennych gazu, a w szczególności: w okręgu drohobyckim 10.629.609 metrów sześciennych, w okręgu jasielskim 7.631.477 metrów sześciennych i w okręgu stanisławowskim 4.035.576 m. sześciennych.

Czynnych fabryk gazoliny było w listopadzie 28, które wytworzyły ogółem 342 cysterny gazoliny, t. j. o 8 cystern mniej, aniżeli w październiku tegoż roku. Krajowym rafineriom dostarczono i ekspediowano na zapotrzebowanie w kraju 323,4 cysterny gazoliny. Ilość robotników zatrudnionych w fabrykach gazoliny wynosiła w listopadzie 365, urzędników 57. Przeciętna cena gazoliny w listopadzie 1937 r. wynosiła 3720 zł. za 1 cysternę.

OGRANICZENIE KONCESYJ NA KOMUNIKACJĘ AUTOBUSOWĄ.

Liczne osoby zabiegały ostatnio u władz administracyjnych o wydanie nowych koncesyj na uruchomienie komunikacji autobusowej i przewozu towarów pomiędzy Warszawą a osiedlami podstołecznymi. M. in. zgłoszono szereg podań o koncesje na linni Warszawa — Wawer .

Z uwagi na to, że istniejące już linie autobusowe zaspakajają potrzeby mieszkańców osiedli podstołecznych, podania te pozostawiono bez uwzględnienia.

9.969 NOWYCH POJAZDÓW MECHANICZNYCH SPRZEDANO W POLSCE W 1937 ROKU.

Kończące się w dniu 31 grudnia 1937-go roku dotychczasowe ulgi podatkowe dla nabywców nowych pojazdów mechanicznych spowodowały, że sprzedaż utrzymała się w dalszym ciągu na dość wysokim poziomie, osiągając liczbę 724 jednostek (w listopadzie ub. roku sprzedano 784 nowe poj. mech.).

Łącznie w ciągu 12-u miesięcy 1937-go roku sprzedano w Polsce 9.969 nowych pojazdów mechanicznych, w tym 8.115 samochodów (ogółem, w tym 5.229 osobowych), 1.713 motocykli oraz 141 pojazdów specjalnych.

*

Jednocześnie statystyka wykazuje dalsze wycofywanie pojazdów z ruchu (oddawanie numerów rejestracyjnych), tak typowe dla naszego kraju w miesiącach zimowych — w

ciągu grudnia ub. roku wycofano z ruchu dalsze 1.167 jednostek (w listopadzie ub. roku wycofano z ruchu 863 poj. mech., w październiku ub. roku wycofano z ruchu 1.309 jednostek), tak że w okresie ostatnich trzech miesięcy ub. roku wycofano z ruchu ogółem 3.339 jednostek.

Liczbę wycofanych jednostek otrzymujemy z sumowania cyfry ubytku pojazdów zarejestorwanych, wykazanych przez statystykę oraz cyfry nowych pojazdów mechanicznych, wychodzimy bowiem z założenia, że nabywcy nowych pojazdów, świeżo zarejestrowanych, kupili je po to, aby niemi jeździć, a nie na to, żeby je postawić bez ruchu w garażu.

Ponieważ w ciągu października sprzedano 833 nowe poj. mech., w ciągu listopada — 784 nowe poj. mech. i w ciągu grudnia ub. roku — 724 nowe poj. mech. — razem w ciągu trzech miesięcy — 2.341 nowych poj. mech., a jednocześnie w okresie ostatnich trzech miesięcy ub. roku wycofano z ruchu (w październiku ubyło 476 jednostek, w listopadzie 79 jednostek, w grudniu — 443 jedn.) 998 jednostek — sumując te dwie cyfry otrzymamy liczbę 3.339 poj. mech. wycofanych z ruchu w okresie ostatnich trzech miesięcy 1937 roku. Oczywiście część wycofanych pojazdów — jednostki zużyte — nie wróci już nigdy do ruchu.

OD 1 KWIETNIA R. B. DOROŻKI KONNE MUSZĄ MIEĆ LICZNIKI.

Dnia 1 kwietnia r. b. mija ostateczny termin założenia w dorożkach konnych liczników. Jednak żadna z kursujących w Warszawie dorożek dotychczas nie posiada licznika.

Organizacja zawodowa dorożkarzy liczy bowiem na odroczenie tego terminu. Według wszelkiego prawdopodobieństwa, termin ten nie będzie jednak już odroczony, tak że od 1 kwietnia r. b. dorożki konne nie zaopatrzone w liczniki będą musiały być bezwzględnie wycofane z ruchu.

WAŻNY OKÓLNIK MIN. SPR. WEWN. W SPRAWIE BUDOWY GARAŻY.

Ministerstwo Spraw Wewnętrznych zwróciło się okólnikiem (z dn. 18.XII.1937) do wojewodów, aby wydali stosowne zarządzenia organom sporządzającym, względnie zatwierdzającym plany zabudowań, by w sporządzanych względnie zatwierdzanych przez te organy planach, uwzględniana była w przyszłości możliwość urządzania pomieszczeń garażowych, zarówno na większą ilość samochodów jak też i na pojedyncze garaże t. zw. „garaże domowe“.

536 NOWYCH POJAZDÓW MECHANICZNYCH SPRZEDANO W STYCZNIU 1938 R.

Mimo „martwego“ sezonu zimowego sprzedaż pojazdów mechanicznych wykazuje aktywność dotychczas jeszcze nie notowaną. W styczniu sprzedano w Polsce 536 nowych pojazdów mechanicznych. W stosunku do stycznia roku ubiegłego nasilenie sprzedaży wzrosło niemal dwukrotnie—styczeń 1937-go roku wzbogacił nas o 279 nowych poj. mech. (w tym 150 sam. osob. i 63 sam. ciężar.).

Jednocześnie notujemy dalsze wycofanie z ruchu pojazdów — liczba pojazdów zarejestrowanych spadła z 44.200 (stan na 1 stycznia 1938 roku) na 42.925.

Poszczególne pozycje statystyki na 1-go lutego wyglądają następująco:

Ilość zarejestrowanych pojazdów mech.

	1.II.1938	1.I.1938
ogółem poj. mech.	42.925	44.200
samochodów ogółem	32.206	33.091
samoch. osobowych	18.864	19.548
samoch. ciężarowych	6.706	6.843
taksówek	4.912	4.946
autobusów	1.742	1.754
motocykli	9.505	9.876
poj. specjalnych	1.214	1.233

W styczniu 1938 r.	rejestracyjnie ubyło	nowych przybyło
ogółem poj. mech.	1.275	536
samochodów ogółem	885	497
samochodów osobowych	684	251
samoch. ciężarowych	137	135
taksówek	34	88
autobusów	30	23
motocykli	371	24
poj. specjalnych	19	15

2 AUTOBUSY PĘDZONE GAZEM DRZEWNYM KURSUJĄ W WARSZAWIE.

W pierwszej połowie bież. miesiąca uruchomiono w Warszawie dwa pierwsze autobusy poruszane gazem drzewnym. Jeden z

nich kursuje na linni plac Teatralny — plac Unii Lubelskiej.

Nowe autobusy wykazały dobre przygotowanie techniczne, mają wygodnie urządzone wnętrza, dla pasażera nie odróżniają się niczym od autobusów pędzonych ropą lub benzyną.

POGŁOSKI O ZAMIARACH ROZPOCZĘCIA W POLSCE PRODUKCJI SZTUCZNEGO KAUCZUKU

Jak podaje „Gazeta Polska", na jesieni bieżącego roku uruchomiona zostanie wytwórnia sztucznego kauczuku t.zw. „Keru". Wytwórnia ta ma być wzniesiona w Dębicy koło Rzeszowa, a więc w Centr. Okręgu Przemysłowym.

Sztuczny kauczuk produkowany jest w całym szeregu państw z Niemcami i Rosią Sowiecką na czele. Istnieją zasadniczo dwa systemy produkowania kauczuku: przy użyciu jako głównego surowca gazu acetylenowego bądź spirytusu. W Niemczech wyrabia się sztuczny kauczuk (t.zw. Bunę) przy pomocy gazu acetylenowego. Ten system produkcji jest niezwykle kosztowny. Natomiast system wypróbowany w Polsce, a oparty na użyciu spirytusu — zapewnia jakoby tańszą produkcję.

Gdybyśmy chcieli całe zapotrzebowanie kauczuku pokryć przy pomocy stosowania „Keru" wówczas produkcja spirytusu musiałaby wzrosnąć o blisko 50 proc. — co zresztą nie wywołałoby żadnych trudności z dostawą kartofli, których na cele gorzelnicze zużywamy zaledwie około 1,5 proc. całej produkcji.

OBNIŻENIE OPŁAT OD PRÓBNYCH NUMERÓW SAMOCHODOWYCH.

W związku z wejściem w życie nowego rozporządzenia o ruchu pojazdów mechanicznych, Min. Komunikacji wydało specjalne zarządzenie, mocą którego wygórowane opłaty za ulgowe numery próbne (przewidziane dla wytwórni mechanicznych i firm handlujących samochodami), zostały bardzo znacznie obniżone.

Ustalono mianowicie, że miesięczna opłata za jeden ulgowy numer próbny wynosić będzie 30 zł; za dwa — 50 zł. za trzy 60 zł za cztery — 75 zł. za pięć — 85 zł. Za każdy następny numer 10 zł.

Kronika zagraniczna

W czasopiśmie „Przemysł Naftowy" Nr. 20 1937 r. znajdujemy następującą wzmiankę:

Rząd italski wydał niedawno zarządzenia ograniczające do minimum przywóz produktów finalnych na przeciąg pozostałej części bież. roku. Przedmiotem importu mają być odtąd tylki ropa surowa oraz półprodukty, przeznaczone do dalszej przeróbki w krajowych urządzeniach fabrycznych i rafineriach. Produkty finalne będzie wolno importować tylko w wyjątkowych wypadkach. Podstawą italskiej gospodarki naftowej staną się zatym

w najbliższej przyszłości przeważnie przetwory, uzyskane z przeróbki ropy zagranicznej lub własnej w krajowych urządzeniach przetwórczych.

Italska polityka naftowa zmierza, jak wiadomo, oddawna do skupienia działalności przeróbczej w kraju; celem tej polityki jest jaknajdalej posunięte uniezależnienie gospodarcze od państw obcych.Przejawem omawianego dążenia było, prócz poszerzenia ram przesyłu krajowego, uruchomienie w marcu b.r. rafinerii „Auila" w Trieście i znaczne ożywienie działalności zakładów A.G.I.P. w Wenecji. W fazie budowy znajdują się dwa urządzenia dla uwoodarniania węgla w Bari i w Livorno; każde z tych urządzeń ma posiadać maksymalną zdolność przeróbczą 200.000 do 240.000 ton rocznie.

Uruchomienie tych urządzeń nastąpi najwcześniej z wiosną 1938 r.

Italskie rafinerie dostarczyły w pierwszej polowie 1937 r. łącznie tylko 342.125 ton przetworów płynnych. Import produktów finalnych wyniósł w tym samym czasie 938.400 ton, dowieziono zaś 163.000 ton. Przed uruchomieniem urządzeń do uwooddarniania węgla nie będzie możliwa racjonalna pod względem gospodarczym, znaczniejsza redukcja importu benzyny.

W dziale innych przetworów nie można nawet w dalekiej przyszłości przewidzieć możliwości ograniczenia przywozu. Rafinerie italskie pokrywają tu tylko drobną część zapotrzebowania, które wymaga importu około 1.200.000 ton rocznie.

W niedawnych zarządzeniach, ograniczających przywóz, należy zatem widzieć tendencje do ponownego zacieśnienia konsumcji. Wskazuje na to również dokonane ostatnio podwyższenie podatków. Rząd italski działa pod naciskiem trudnej sytuacji dewizowej, wprowadzając również w innych dziedzinach życia gospodarczego szereg ograniczeń konsumcyjnych i importowych, są to nieuniknione następstwa dążenia do samowystarczalności w dziale surowców.

CIĘŻKA SYTUACJA WE FRANCUSKIM PRZEMYŚLE SAMOCHODOWYM.

Z publikacji przemysłu francuskiego samochodowego wynika, że sytuacja tego przemysłu w ostatnich czasach pogorszyła się znacznie. Przemysłowcy narzekają, że samochody francuskie, wytwarzane w niekorzystnych warunkach nie mogą skutecznie konkurować na zagranicznych rynkach z samochodami niemieckimi i angielskimi.

W ostatnich bowiem czasach (w okresie 18 miesięcy) przemysł francuski zmuszony był podwyższyć płace o... 70 proc., jednocześnie wzrosły ceny surowca (o 40 proc.!). Podwyżka 30-to procentowa cen sprzedażnych mogła wyrównać straty, poniesione jedynie częściowo. Toteż przemysł samochodowy domaga się od rządu wprowadzenia z powrotem premii eksportowych, które ostatnio bezpośrednio udzielane nie były.

Wysokie ceny samochodów odbiły się nie tylko na sytuacji zewnętrznej, ale również i na sprzedaży w kraju. Ilość nabywców, reflektujących na nowe samochody, znacznie zmalała. W r. ubiegłym np. 60 proc. tranzakcji kupna - sprzedaży przypadło na transakcje z wozami używanymi.

W R. 1937-YM WYDOBYTO 26.800.000 CYSTERN ROPY.

Rok 1937-y przyniósł ogromne wzmożenie konsumcji produktów naftowych, które przeszło najśmielsze oczekiwania.

W Ameryce obroty produktami finalnymi ropy osiągnęły nienotowany od r. 1929-go.

Ogólna produkcja (światowa) ropy naftowej wyniosła w r. 1937-ym 28,8 miliona cystern ropy. W porównaniu więc do roku 1936 produkcja ta uległa zwyżce o 13% przewyższając jednocześnie o 36% produkcję przedkryzysową (r. 1929-go) . Najwięcej wyprodukowały ropy surowej St. Zjednoczone (12 milionów cystern czyli 62,8% globalnej produkcji), na terenie których prowadzono bardzo intensywne prace eksploatacyjne i inwestycyjne. Ogółem w St. Zjedn. wywiercono w r. 1937-ym 32.500 otworów czyli 25% mniej niż w 1936-ym.

2500 SAMOCHODÓW PORUSZANYCH GAZEM DRZEWNYM KURSUJE WE FRANCJI.

Urzędowa statystyka francuska podaje interesujące cyfry dotyczące ilości kursujących we Francji samochodów poruszającysh gazem drzewnym. W roku 1927 ilość tych samochodów wynosiła 865 sztuk, w r. 1928—905, w 1929—986, w r. 1930—879, w r. 1931—771, w r. 1932—667, w r. 1933—610, w r. 1934—700, w r. 1935—1300, a w r. 1936—2500 sztuk.

Ilość kursujących we Francji samochodów tego typu w 1936 roku stanowiła 0,11% wszystkich znajdujących się tam w ruchu pojazdów.

Kronika sportowa

WYNIKI RAIDU TURYSTYCZNEGO POLSKIEGO TOURING KLUBU.

W dn. 25, 26 i 27 lutego rozegrany został zimowy raid turystyczny Polskiego Touring Klubu na trasie: Warszawa — Stanisławów (514 km.), Stanisławów — Krynica (401 km.) i Krynica — Zakopane (153 km.).

Z Warszawy wystartowało 28 zawodników, w tym kilku wojskowych na „Łazikach" Fiat 508. Na pierwszym etapie wycofał się wskutek defektu wozu mjr. Angerman na Łaziku, p. Gąsecki na Wanderze i p. Korenicki na Fiat „500", który uderzył wozem w słup i odniósł lekkie obrażenia.

Bardzo ciężkie warunki na trasie — śnieg i ślizgawica — spowodowały, że również i na drugim etapie wycofały się dalsze cztery wozy, a mianowicie p. Nowaka, p. Polturaka, p. Briesemeistra i p. Krajewskiego.

Ostatecznie do Zakopanego przybyło i zostało sklasyfikowanych 21 wozów, przy czym klasyfikacja ogólna przedstawia się następująco:

1) Ripper na Fiat 1500 — 672 pkt., 2) Kołaczkowski na Lancii ((671 pkt.), 3) Żychoń na Fiat 1500 (670,8), 4) Rychter na Chevrolet (670), 5) Marek na Lancii (669,8), 6) Przygodzki – Fiat 500 (667), 7) Pronaszko — Fiat 500 (667), 8) Grosmann — Fiat 1500 (667), 9) Grętkiewicz — Fiat 1500 (665), 10) Szachowski — Skoda (664), 11) Rozenblat — Fiat 1500 (662), 12) Strenger — Citroen (661), 13) Kleiber — Steyr (661), 14) Sporny na Buick (661), 15) Pajewski — Tatra (656), 16) Sokopp — DKW. (657), 17) Bronikowski — Tatra (656), 18) por. Petzen — Fiat 508 (655), 19) Kopankiewicz — Tatra (648), 20) kpt. Marczewski — Fiat 508 (145), 21) Saxl — Opel-Olympia (598).

W poszczególnych klasach pierwsze miejsca zajęli: I klasa — 1) Przygodzki i Pronaszko na Fiat „500" — jednakowe wyniki. II kl. — 1) Ripper na Fiat „1500", 2) Kołaczkowski na Lancia-Aprilia, 3) Żychoń na Fiat „1500". W III ej klasie: 1) Rychter na Chevrolet.

W poszczególnych klasach startowało w kl. I-ej 3 wozy, w kl. II-ej 22 wozy, w kl. III-ej 3 wozy.

W chwili oddawania numeru do druku nadeszła wiadomość, że kilku zawodników zgłosiło protesty. Nie wiadomo jednak dotąd czy protesty te zostały uwzględnione.

Raid turystyczny, odbyty w bardzo ciężkich warunkach wykazał, że samochód nawet na polskich złych drogach, niezbyt troskliwie w zimie pielęgnowanych może oddać ogromne usługi, jak wiadomo przeciętne szybkości na tym raidzie były stosunkowo bardzo wysokie.

ZAWODNICY POLSCY W RAIDZIE MONTE CARLO 1938.

Do tegorocznego Rallye Monte Carlo wystartowało, jak to podawaliśmy, ogółem sześć samochodów w barwach polskich. Z Aten startowali: 1) pp. St. Laurysiewicz — J. Nowak na Fiacie „1500", którym towarzyszył p. Wiszniewiecki, 2) pp. Borowik, Marek, Jakubowski na samochodzie Lancia-Aprilia i 3) Koppel — Penczyna na samochodzie Steyr „220".

Z Bukaresztu startował tylko jeden polski samochód Chevrolet z osadą p. Zagórna i Al. Mazurek.

Ze Stavangeru startowali: 1) pp. Bellen-Kulesza, 2) pp. Kołaczkowski — Pronaszko — obie osady na samochodach Lancia-Aprilia.

Jak to już podała uprzednio prasa codzienna, najlepsze wyniki spośród Polaków, biorących udział w tegorocznym Rallye — osiągnęła osada pp. Zagórna — Mazurek, którzy uzyskali 762 punkty dodatnie i zostali sklasyfikowani na 21-ym miejscu. Pan Mazurek tym doskonałym wynikiem, uzyskanym na starym samochodzie dowiódł raz jeszcze, że zwycięstwa jego nie są dziełem przypadku, lecz osiągane są dzięki jego walorom doskonałego kierowcy i wytrwałego zawodnika. Jak wiemy bowiem, już w zeszłorocznym Rallye p. Mazurek zajął 24-e miejsce również startując z Bukaresztu.

Należy podkreślić, że p. A. Mazurek zdobył przechodnie puchary, ufundowane przez Autobomilkluby Rumunii i Czechosłowacji dla zawodnika, uzyskującego najlepszy wynik sposród startujących tych zawodników, którzy biorąc udział w Rallye, przejeżdżali przez te kraje.

Osadą polską, która zajęła najlepsze miejcse po p. Al. Mazurku była osada Bellen — Kulesza (Lancia-Aprilia), którzy mimo zmylenia trasy między Grenoble i Monte Carlo, dzięki brawurze p. Kuleszy przejechali przez śniegi wysokich przełęczy i bez spóźnienia przybyli na pierwszy z czterech punktów kontrolnych — ustawionych na 350-cio kilometrowej trasie Grenoble—Monte Carlo.

Osada Bellen — Kulesza nie straciwszy ani jednego z punktów przyznanych za przebycie trasy uzyskała 25-e miejsce w ogólnej klasyfikacji i 6-e miejsce w swojej kategorii, również dzięki sprawnie wykonanej dwukrotnie przez p. Kuleszę próbie zrywu i hamowania. Osada ta ogółem zdobyła 761 punktów.

Osada Borowik, Marek, Jakubowski (Lancia - Aprilia), startująca z Aten, zajęła 54-e miejsce w ogólnej klasyfikacji i 17-e w II-ej kategorii. Tu trzeba zaznaczyć, że osada ta mimo dużych trudności na trasie, przybyła do Monte Carlo, otrzymując za przebycie trasy pełne 500 punktów. Dopiero tak bagatelne niedociągnięcie w próbie zrywu i hamowania, jak niedojechanie do linii, zepchnęło tę osadę przypuszczalnie z 5-go miejsca klasifikacji ogólnej aż na 54-e Ten fakt świadczy niezbicie, że w tegorocznym Rallye o wyniku ostatecznym decydowała w bardzo dużym stopniu wyczerpująca i niezwykle subtelna próba zrywu i hamowania, która zepchnęła na bardzo odległe miejsce nawet tak doskonałych zawodników, jak np. Le Begue, który jadąc na wspaniałym Talbot (3,9 litra) przejechał bezbłędnie trasę, miał o dwa punkty więcej od zwycięzcy tegorocznego Rallye Baker Schut'a, a któremu za niedojechanie o kilka centymetrów do linii dano 20 punktów karnych, spychając go tym samym na 20-e miejsce.

Laurysiewicz i Nowak na Fiacie „1500" osiągnęli 639 punktów, zajmując 74-e miejsce w ogólnej klasyfikacji i 25-e w II kategorii. Jest to wynik bardzo dobry, jeśli się zważy, że jeden z kierowców tego wozu p. Stefan Laurysiewicz poraz pierwszy w życiu brał udział w ciężkiej imprezie, startując przed tym w zawodach przeważnie przeznaczonych dla automobilistów o mniejszej rutynie sportowej.

Osada Kołaczkowski — Pronaszko (Lancia - Aplilis) niestety uzyskała zaledwie 554 punkty, zajmując 7-e miejsce w ogólnej klasyfikacji i 29-e w II-ej kategorii. Ten stosunkowo słabszy wynik pozostaje w związku ze zmyleniem trasy już na terenie Francji (tuż przed pierwszym z czterech punktów kontrolnych ostatniego etapu) — wskutek czego stracono sporo drogocennego czasu, gdyż omyłkę skonstatowano dopiero po przejechaniu kilkudziesięciu kilometrów w bardzo ciężkich warunkach drogowych i atmosferycznych, zmuszając do powolnej jazdy. Należy podkreślić, że osada Kołaczkowski — Pronaszko przebyła wszystkie próby bezbłędnie, a o porażce zdecydował, jak wyżej wspomnieliśmy zmylenie trasy.

Lancia pp. Kołaczkowskiego i Pronaszki zdobyła 2-e miejsce w konkursie komfortu, który jest z zasady wygrywany przez bogatych Anglików, startujących do Rallye, bardzo często wyłącznie z myślą o odniesieniu sukcesów w tej konkurencji.

Wyniki osiągnięte przez polskich kierowców w tegorocznym Monte Carlo dają podstawę do wyrażenia opinii, że przyszły rok może nam przynieść zajęcie nawet czołowych miejsc w klasyfikacji ogólnej. W tym roku, trzeba to podkreślić, wyniki Polaków startujących liczniej, niż poprzednio, były ogólnie biorąc — lepsze. Godnym podkreślenia jest również fakt, że kierowcy tak doskonale zmotoryzowanego kraju jak Niemcy, osiągnęli znacznie słabsze wyniki, aniżeli kierowcy polscy. Najlepszy kierowca niemiecki został sklasyfikowany dopiero po dwuch osadach polskich na 30-ym miejscu w ogólnej klasyfikacji.

Czasy zaś osiągnięte przez polskich kierowców na decydującej próbie zrywu i hamowania mimo, że nie była ona przez nich przed imprezą dostatecznie przećwiczona (z braku odpowiedniego terenu), nie były o wiele gorsze od najlepszych czasów, osiąganych przez najwytrawniejszych zawodników zagranicy, rozporządzających wspaniałymi wozami i długoletnią rutyną.

Tak naprzykład czas osiągnięty przez czołowego zawodnika Le Begue wynosił 57 sek., zaś przeciętne czasy innych asów zagranicy jak np. p. Trevoux, jadącego na samochodzie Hotchkiss, przekraczały często 1 minutę. Najlepszy czas wśród Polaków uzyskał Jakubowski, robiąc próbę zrywu i hamowania w 1 minutę i 6 sekund (coprawda z błędem, za który otrzymał sporo punktów karnych). Mazurek i Kulesza wykonali próbę w 1 min. 8 sek., zaś Nowak w 1 min. 9 sek.

Jak widzimy więc, pomiędzy Polakami i najlepszymi kierowcami zagranicy jest minimalna dyferencja.

Wkońcu trzeba też podkreślić, że już samo bezbłędne przebycie ciężkiej i olbrzymiej trasy Rallye, stanowi świadectwo wysokiej sprawności kierowców. Nie należy zapominać, że do raidu tego zgłosiło się ogółem przeszło 130 kierowców, przeważnie bardzo wysokiej klasy, i że wskutek ciężkich warunków drogowych i atmosferycznych, do mety przybyło zaledwie 91 wozów, w tym 41 wozów bez punktów karnych — (w tej liczbie znajdowały się trzy wozy polskie, a mianowicie: pp. Zagórnej — Mazurka, Borowika — Marka i Jakubowskiego oraz Bellena — Kuleszy).

Sekretariat Związku otrzymuje zapotrzebowanie na kierowców i kierowców-mechaników. Prosimy o zgłaszanie kandydatur, które w miarę zapotrzebowania będziemy załatwiać.

Sekretariat Związku Zawodowego Kierowców i Mechaników Automomilowych w Polsce mieści się przy ul. Chmielnej 58/31 czynny codziennie od 6 — 8 w. Od 10 — 3 sprawy związkowe załatwiać można również w Administracji Marszałkowska 60 od 12 — 3.

Cena ogłoszeń: za 1/1 str. zł 250., za 1/2 str. zł 125, za 1/4 str. zł 75, za 1/8 str. zł 40.

Prenumerata:	Redakcja:	Administracja:
Rocznie . . . . zł 4.— Półrocznie . . .. zł 2.—	Interesantów w sprawach redakcyjnych przyjmuje się w godz. 12—2 p.p.	Administracja jest czynna codziennie od **10—3** p.p.

Redakcja i Administracja: Warszawa, Marszałkowska 60/31, tel. 9-95-94.

Redaktor i Wydawca: **Stanisław Karolczyk.**

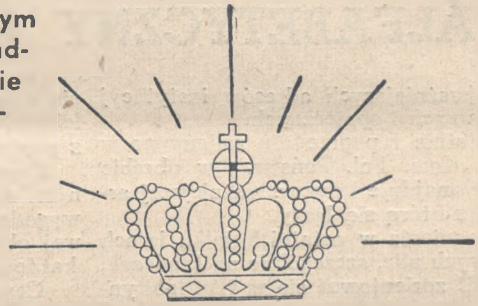
TAKSÓWKA CHEVROLET

króluje na ulicach Warszawy!

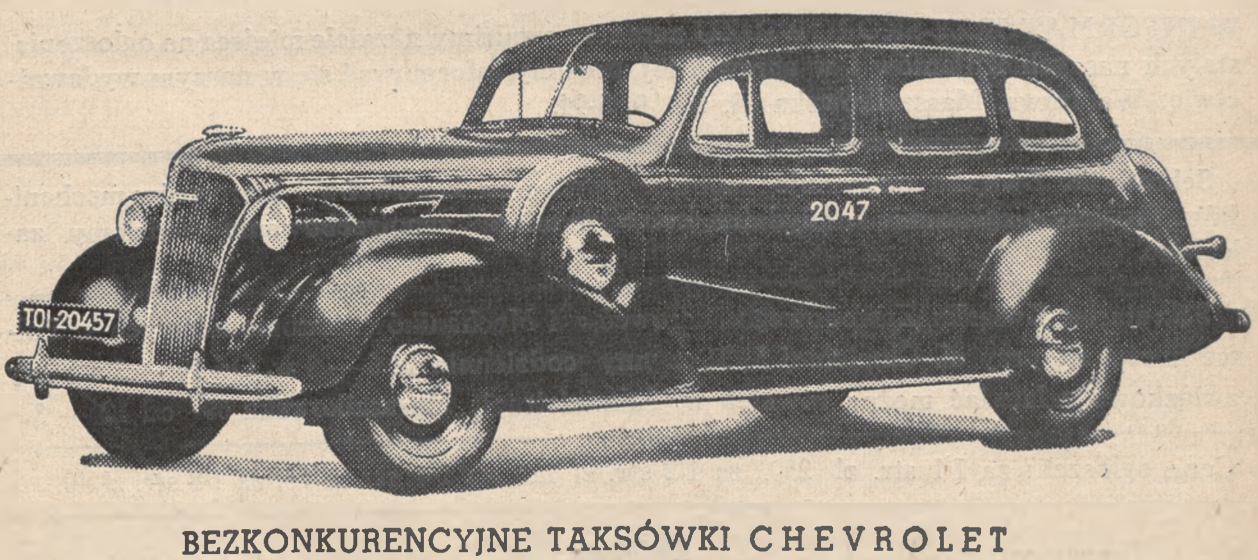
Zaledwie parę miesięcy temu opuściły zakłady Lilpop, Rau i Loewenstein pierwsze taksówki CHEVROLET, a już dzisiaj te komfortowe wozy podbiły serca publiczności i królują na ulicach Warszawy. Ten wielki sukces zawdzięcza taksówka CHEVROLET swym zaletom użytkowym. W żadnym bowiem innym wozie nie jedzie się tak wygodnie bezpiecznie i tanio jak taksówką CHEVROLET.



= 1 KM. PRZY 2-CH OSOBACH jak w taksówce 2-osobowej.



CENA zł. 7800.-



BEZKONKURENCYJNE TAKSÓWKI CHEVROLET
STALE POWIĘKSZAJĄ SWE DZIENNE OBROTY !!!

TANIA WYGODNA BEZPIECZNA